

ORIENTASI BARU REVITALISASI ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN

THE NEW ORIENTATION OF REVITALIZATION OF URBAN TRANSPORTATION

Putu Indra Christiawan

Universitas Pendidikan Ganesha Singaraja
Jl. Ahmad Yani No. 67 Banyuasri, Buleleng
[email: putu.ic87@gmail.com](mailto:putu.ic87@gmail.com)

Diterima: 4 Agustus 2014, Revisi 1: 25 Agustus 2014, Revisi 2: 8 September 2014, Disetujui: 17 September 2014

ABSTRAK

Kemajuan dan perkembangan wilayah sangat ditentukan oleh eksistensi moda transportasi. Kegagalan dari moda transportasi dalam melayani kebutuhan mobilitas manusia merupakan awal dari gangguan terhadap roda perekonomian, yang bermuara pada keterbelakangan, kemiskinan dan degradasi lingkungan suatu wilayah. Tulisan ini bertujuan untuk membedah penurunan peranan dari moda transportasi, terutama angkutan umum dalam mengakomodasi kebutuhan akan pergerakan penduduk perkotaan melalui pemahaman dan analisis tentang: (1) karakteristik transportasi perkotaan, (2) karakteristik mobilitas perkotaan dan (3) orientasi baru revitalisasi moda transportasi angkutan umum perkotaan yang berbasis hasil pengkajian secara teoritis dan empiris dari kondisi transportasi kota-kota di Indonesia secara umum. Hasil pembahasan dalam tulisan ini menunjukkan bahwa: (1) karakteristik transportasi perkotaan diwujudkan dengan sarana prasarana transportasi dan pusat aktivitas yang kompleks, dan penurunan daya dukung angkutan umum perkotaan akan mengakibatkan kerugian transportasi perkotaan dalam dimensi demografis, spasial dan dimensi manajemen, (2) karakteristik mobilitas perkotaan diwujudkan dengan tipe dan maksud perjalanan yang sangat bervariasi, dan penurunan daya dukung angkutan umum perkotaan akan mengakibatkan inefisiensi mobilitas perkotaan dalam dimensi lingkungan, sosial dan dimensi jasa dan (3) orientasi baru revitalisasi moda transportasi angkutan umum perkotaan menekankan pada penggunaan paradigma *human mobility*, dengan pendekatan keruangan, kewaktuan dan kewilayahan melalui sistem antar-jemput serta dengan mempertimbangkan keseimbangan *demand* (faktor karakteristik penumpang) dan *supply* (faktor kenyamanan) dalam sistem transportasi angkutan umum perkotaan. Hal ini merupakan pondasi awal di dalam mewujudkan sistem transportasi perkotaan yang berkelanjutan, dan mewujudkan pembangunan kota yang humanis.

Kata-kata kunci: transportasi perkotaan, mobilitas perkotaan, revitalisasi moda transportasi umum

ABSTRACT

The progress of human civilization and the development of the region is determined by the existence of a mode of transportation. On the other hand, failure of transportation modes to serve the needs of human mobility is the beginning of the disruption to the economy, which leads to underdevelopment, poverty and environmental degradation of the region. This paper aims to dissect the role of reduction in transport modes, especially public transport to accommodate the need for movement of the urban population through the understanding and analysis of: (1) the characteristics of urban transportation, (2) the characteristics of urban mobility and (3) a new orientation revitalization freight transport modes urban-based general theoretical results and empirical assessment of the condition of transportation cities in Indonesia in general. The result of the discussion in this paper show that: (1) the characteristics of urban transportation is realized by means of transport infrastructure and

complex activity center, and a decrease in the carrying capacity of urban public transport will result in a loss of urban transport in the dimensions of demographic, spatial and dimensional management, (2) the characteristics urban mobility is realized by the type and purpose of the trip is highly variable, and a decrease in the carrying capacity of urban public transport will lead to inefficiencies in the environmental dimension of urban mobility, and social dimensions of services and (3) orientation of the newly revitalized urban modes of public transportation paradigm emphasizes the use of human mobility, with a spatial, temporal and regional approach through a shuttle system as well as taking into account the balance of demand (passenger characteristic factors) and supply (convenience factor) in the urban public transportation system. The new orientation of revitalization of urban public transport is an early foundation in delivering a sustainable urban transport system, and realize the humanist urban development.

Keywords: *urban transport, urban mobility, revitalization of public transportation mode*

PENDAHULUAN

Kota merupakan suatu wilayah yang mengalami perkembangan dari waktu ke waktu. Perkembangan kota tersebut bersifat sangat dinamis, baik ditinjau dari segi sosial, ekonomi, budaya dan spasial kota (Yunus, 2005). Dinamika kehidupan kota senantiasa diawali oleh pertambahan jumlah penduduk dan segala aktivitas mereka. Pertambahan jumlah penduduk kota dipengaruhi oleh pertumbuhan alami dan juga oleh migrasi. Kedua faktor pertambahan jumlah penduduk kota ini dialami oleh kota-kota di Negara Sedang Berkembang termasuk Indonesia dengan jumlah penduduk kota tertinggi, yaitu mencapai 54% dari total jumlah penduduk atau lebih dari 240 juta jiwa tahun 2012 (<http://nasional.kompas.com>).

Pertambahan jumlah penduduk kota tersebut senantiasa menuntut berbagai kebutuhan hidup. Tuntutan kebutuhan hidup penduduk perkotaan tidak hanya pada kebutuhan primer, baik sandang, pangan maupun papan, tetapi juga meliputi kebutuhan sekunder, seperti komunikasi serta transportasi, dan bahkan kebutuhan tersier yang berkaitan dengan kebutuhan akan prestis dan status sosial. Di sisi lain, kompleksitas tuntutan kebutuhan hidup tersebut memicu kompleksitas aktivitas penduduk kota, baik di bidang ekonomi, sosial dan bidang budaya.

Agresivitas pembangunan kota sebagai determinasi pengurangan ruang terbuka di kota dapat diwujudkan dengan aglomerasi pusat aktivitas komersial dan konversi tata guna lahan kota. Aglomerasi atau pemusatan aktivitas pada

suatu lokasi di wilayah perkotaan merupakan gambaran dari pertimbangan keuntungan ekonomis suatu aktivitas komersial. Aglomerasi pusat aktivitas juga merupakan gambaran keterkaitan antara pusat aktivitas berskala besar dengan skala kecil. Kenyataan ini memperlihatkan bahwa pembangunan kota memberikan peluang usaha skala kecil untuk senantiasa mendampingi pusat aktivitas yang berskala besar. Dengan demikian, aglomerasi pusat aktivitas komersial merupakan faktor penarik dalam agresivitas pembangunan kota.

Konversi tata guna lahan kota yang menjadi faktor pendorong agresivitas pembangunan kota terutama adalah peruntukan bagi lahan komersial dan lahan permukiman. Pada zona pusat kota, proses perubahan tata guna lahan yang terjadi adalah dari lahan komersial skala kecil menjadi pusat aktivitas komersial skala besar. Pada zona selaput inti kota, terjadi proses perubahan lahan permukiman menjadi lahan komersial, serta pada zona pinggiran kota terjadi proses alih fungsi lahan, dari lahan pertanian menjadi lahan permukiman dan juga perindustrian. Fenomena ini memperlihatkan suatu tesis bahwa semakin cepat konversi tata guna lahan pada suatu zona di kota, maka akan mempercepat juga konversi tata guna lahan pada zona kota yang lain. Dalam hal ini, lahan permukiman pada zona selaput inti yang digeser oleh lahan komersial akan memicu alih fungsi lahan pertanian pada zona pinggiran kota untuk lahan permukiman baru.

Mobilitas penduduk kota yang semakin masif ialah determinasi pemadatan lalu lintas di

wilayah perkotaan. Hubungan dari mobilitas penduduk dan lalu lintas kota dapat digambarkan dengan variasi pengguna jalan serta variasi tipe dan maksud pergerakan. Ketiga variasi dalam mobilitas penduduk ini memperlihatkan kompleksitas dari arus lalu lintas masyarakat dalam mempergunakan jalan untuk memenuhi kebutuhan hidup dan juga rutinitas aktivitas mereka. Dengan demikian, baik dari sisi pembangunan kota maupun dari mobilitas penduduk kota senantiasa membutuhkan jasa transportasi yang cukup dan memadai. Tanpa keberadaan dari transportasi sebagai sarana penunjang, maka keberhasilan dari pembangunan dan mobilitas penduduk kota tidak akan mencapai hasil maksimal (Salim, 2012).

Transportasi perkotaan merupakan komponen utama dalam sistem hidup dan kehidupan penduduk kota. Pertambahan jumlah penduduk yang mendorong tingkat kepadatan penduduk akan mempengaruhi kemampuan transportasi

dalam melayani kompleksitas kebutuhan hidup dan aktivitas penduduk, serta mendukung agresivitas pembangunan wilayah kota. Kecenderungan yang terjadi di wilayah perkotaan adalah pertambahan jumlah penduduk yang tinggi karena peningkatan angka kelahiran dan juga migrasi masuk dari desa ke kota. Kedua hal ini memiliki implikasi pada peningkatan kepadatan penduduk yang secara langsung maupun tidak langsung akan mengurangi daya dukung dari transportasi kota (Susantoro dan Parikesit, 2004).

Tekanan dari kepadatan penduduk kota akan mengakibatkan daya dukung transportasi kota di Indonesia secara umum mengalami berbagai ketimpangan. Ketimpangan transportasi perkotaan yang terjadi adalah antara pertumbuhan moda transportasi angkutan umum dengan kendaraan bermotor pribadi. Ketimpangan sarana transportasi perkotaan tersebut seperti terlihat pada tabel 1.

Tabel 1. Pertumbuhan Jumlah Kendaraan Bermotor di Indonesia

No	Moda Transportasi	Tahun		Persentase
		2011	2012	Pertumbuhan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	Mobil Pribadi (roda empat)	8.540.352	9.524.666	12%
2	Sepeda Motor (roda dua)	69.204.675	77.755.658	12%
3	Bis (angkutan umum)	1.920.038	1.945.288	11%

Sumber: Diolah dari Kakorlantas Polri (<http://otomotif.kompas.com>)

Berdasarkan data dari tabel 1, tercatat bahwa jumlah kendaraan pribadi, baik mobil maupun sepeda motor mengalami pertumbuhan secara signifikan, sementara pertumbuhan jumlah angkutan umum relatif stagnan. Dengan kata lain, ketimpangan transportasi kota terjadi karena mayoritas pengguna angkutan umum beralih ke kendaraan pribadi. Menurut Agus Pambagi (Pemerhati Kebijakan Publik dan Perlindungan Konsumen dalam <http://news.detik.com>) pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi secara langsung akan mengakibatkan moda transportasi angkutan umum mengalami kepunahan secara perlahan

tetapi pasti. Terdapat beberapa faktor penyebab beralihnya pengguna angkutan umum kepada angkutan pribadi, antara lain: (1) aktivitas ekonomi belum mampu dilayani oleh angkutan umum yang memadai, (2) harga tanah yang meningkat di zona pusat kota akan menyebabkan lokasi pemukiman jauh dari pusat kota, atau bahkan sampai ke luar kota yang tidak tercakup dalam sistem jaringan layanan angkutan umum, (3) pembangunan jalan baru akan merangsang pengguna kendaraan pribadi, karena di jalan baru tersebut belum terdapat jaringan layanan angkutan umum, (4) tidak tersedia angkutan pengumpan yang dapat

menjembatani perjalanan dari dan sampai ke jalur utama layanan angkutan umum serta (5) rasa aman dan ketepatan waktu yang kurang terjamin dalam pelayanan angkutan umum (Sukarto, 2006).

Dampak negatif dari ketimpangan transportasi kota dapat dibagi menjadi dampak utama dan dampak ikutan. Dampak utama ketimpangan transportasi kota meliputi aspek lingkungan, sosial, ekonomi dan aspek manajemen. Dampak yang mengganggu aspek lingkungan adalah tingkat pencemaran atau polusi udara yang menurunkan kualitas udara di wilayah perkotaan, dan lebih jauh dapat menjadi emisi gas rumah kaca yang memicu pemanasan global. Dampak yang termasuk dalam aspek sosial adalah tingkat kecelakaan di jalan perkotaan yang mayoritas adalah penduduk usia muda atau anak usia sekolah. Tingkat kecelakaan tersebut mengakibatkan kerugian besar, baik bagi keluarga maupun negara, karena telah kehilangan generasi penerus bangsa yang potensial. Dampak yang menghambat aspek ekonomi ialah kemacetan lalu lintas. Kemacetan lalu lintas ditengarai telah mengakibatkan kerugian material skala besar terhadap roda perekonomian suatu wilayah perkotaan. Dampak negatif terhadap aspek manajemen yang diakibatkan dari ketimpangan transportasi adalah persaingan lalu lintas yang tidak sehat, baik antara kendaraan pribadi dengan angkutan umum dalam menggunakan jalur jalan maupun antar-angkutan umum dalam memperebutkan penumpang.

Dampak ikutan ketimpangan transportasi perkotaan terdiri dari alih fungsi badan jalan, pungutan liar dan kriminalitas di jalan raya, hingga berdampak pada perkembangan permukiman kumuh dan liar di wilayah perkotaan. Alih fungsi dari badan jalan secara umum digunakan untuk lahan komersial skala kecil maupun untuk lahan parkir. Lahan parkir di badan jalan adalah awal dari adanya pungutan liar, baik bagi pengguna jalan yang parkir di lokasi tersebut maupun bagi supir angkutan umum yang menunggu atau menaikkan dan menurunkan penumpang di lokasi tersebut. Pusat aktivitas komersial ilegal

di badan jalan ialah sasaran utama oleh pelaku tindak kejahatan dalam berbagai bentuk, seperti pemerasan terhadap pedagang, penipuan, pencurian, penculikan dan tindak kejahatan lain. Di sisi lain, ketimpangan transportasi kota yang tidak mampu melayani kebutuhan penduduk miskin akan mengakibatkan kemunculan dari permukiman kumuh (*slums*) dan liar (*squatter*) di zona pusat kota. Para imigran yang berasal dari desa dan yang tidak memiliki modal akan memilih lokasi bermukim yang memiliki jarak yang dekat dengan tempat kerja mereka. Fenomena permukiman kota ini sejalan dengan teori *residential mobility* dari John Turner (1972 dalam Drakakis dan Smith, 1980).

Ketimpangan transportasi perkotaan mengakibatkan dampak negatif yang multidimensional, baik bagi pembangunan kota maupun mobilitas penduduk kota. Secara teoritis awal dari ketimpangan ini adalah ketidak-berdayaan dari angkutan umum dalam mengakomodasi kebutuhan transportasi penduduk kota. Permasalahan dalam tulisan ini adalah terdapat kecenderungan transportasi perkotaan yang semakin tidak teratur dan mobilitas perkotaan yang semakin tidak terkendali. Eksistensi angkutan umum perkotaan yang semakin tidak berdaya di tengah kebutuhan transportasi penduduk kota yang semakin tinggi. Sehingga dipandang penting dan perlu untuk memahami karakteristik dari transportasi dan mobilitas penduduk perkotaan guna merumuskan orientasi baru untuk merevitalisasi moda transportasi angkutan umum perkotaan.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Konsep Transportasi Perkotaan

Istilah transportasi merujuk pada suatu tindakan atau proses memindahkan sesuatu dari satu tempat ke tempat lain. Transportasi ini mengandung 4 tema utama. Pertama, sebagai agen pergerakan yang berkaitan dengan jaringan jalan, terminal, pergerakan komoditi dan penduduk. Kedua, sebagai agen perubahan geografis yang terdiri dari hubungan satu arah dan hubungan timbal balik antara sarana

prasarana dan rute-rute transportasi terhadap perubahan geografis. Ketiga, sebagai kebutuhan sosial yang berkaitan dengan peningkatan kesejahteraan sosial. Keempat, sebagai faktor ekonomi yang terkait dengan peningkatan kesejahteraan ekonomi. Maka dari itu, transportasi selalu menyangkut pemenuhan kebutuhan hidup penduduk, baik berupa barang, jasa dan informasi dari satu tempat ke tempat lain untuk meningkatkan kesejahteraan sosio-ekonomi mereka serta pembangunan dan pengembangan suatu wilayah.

Interaksi keruangan ini dapat ditinjau dari keterkaitan transportasi dengan pembangunan wilayah, terutama perkotaan dan perikehidupan masyarakat yang terdapat di dalamnya. Pertumbuhan dan pembangunan kota berkaitan erat dengan transportasi perkotaan (Taaffe, 1996). Struktur dan kapasitas jaringan transportasi kota secara langsung mempengaruhi tingkat aksesibilitas dalam memindahkan sesuatu dari satu tempat ke tempat lain di dalam kota. Hal ini menunjukkan bahwa hubungan antara transportasi perkotaan dan mobilitas penduduk perkotaan saling mempengaruhi. Di sisi lain, transportasi perkotaan juga merupakan bagian integral dari fungsi masyarakat perkotaan (Morlock, 1988). Hal ini ditunjukkan dari hubungan yang erat antara transportasi dengan gaya hidup, jangkauan dan lokasi pusat aktivitas serta pelayanan yang tersedia untuk pemenuhan kebutuhan hidup masyarakat perkotaan. Dengan demikian, karakteristik utama transportasi perkotaan adalah kompleksitas sarana prasarana transportasi dan kompleksitas pusat aktivitas perkotaan.

B. Konsep Mobilitas Perkotaan

Dalam kerangka regional, mobilitas penduduk dari satu tempat ke tempat lain tertentu adalah fenomena interaksi keruangan antarwilayah. Hurst dan Eliot (1974) mengemukakan bahwa interaksi keruangan antarwilayah tercermin pada sarana prasarana transportasi. Keberagaman mobilitas penduduk perkotaan ini akan memunculkan variasi tipe pergerakan dan maksud pergerakan penduduk.

Mobilitas dapat dipandang sebagai hasil dari kebutuhan manusia untuk bergerak dari satu tempat ke tempat lain untuk memenuhi kebutuhan hidup dan berbagai aktivitasnya. Pergerakan dikatakan juga sebagai kebutuhan turunan, sebab pergerakan terjadi karena adanya kebutuhan pokok manusia yang tidak tersedia di semua tempat, akan tetapi tersebar secara heterogen di dalam ruang yang terpisahkan oleh jarak dan waktu (Warpani, 1990).

METODOLOGI PENELITIAN

Rancangan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif. Deskriptif dimaksudkan untuk menggali dan mengklarifikasi secara sistematis mengenai suatu fenomena dengan jalan mendeskripsikan sejumlah variabel yang berkenaan dengan masalah. Sedangkan pendekatan kualitatif yang dilakukan melalui penjelasan secara mendalam dengan didukung pemodelan dan tabulasi silang dari data yang dikumpulkan. Data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data sekunder berupa publikasi yang diterbitkan oleh Kementerian Perhubungan, Kakorlantas Polri dan berbagai instansi yang terkait dengan penelitian ini.

Metode pengumpulan data yang digunakan adalah dengan menggunakan metode dokumenter secara kepustakaan (*library research*).

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Karakteristik Transportasi Perkotaan

Kompleksitas sarana prasarana transportasi berkaitan dengan jenis dari sarana transportasi, baik transportasi umum maupun transportasi pribadi dan juga prasarana jalan beserta rambu-rambu lalu lintas. Sarana transportasi umum yang dimaksud antara lain adalah angkutan umum, baik yang non-motorik (alat angkut tradisional tenaga manusia atau hewan, seperti becak, andong) maupun motorik (seperti ojek, mikrolet, taxi dan bus). Sedangkan prasarana jalan yang terdapat di perkotaan terdiri dari jalan raya, jalan bebas hambatan, jalan dengan lajur yang bervariasi dan bahkan jalan layang, yang juga disertai oleh beragam rambu-rambu lalu

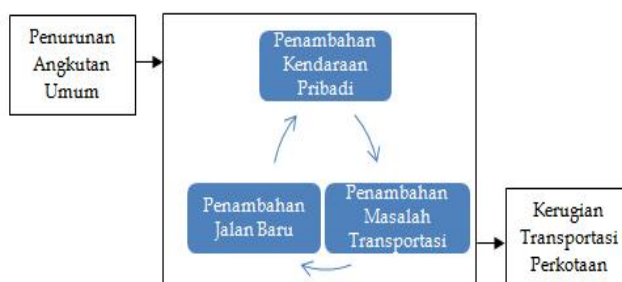
lintas. Secara empiris karakteristik ini memperlihatkan bahwa semakin mendekati zona pusat dari suatu kota, maka akan semakin kompleks sarana prasarana transportasi perkotaan.

Zona pusat kota adalah suatu wilayah yang memiliki tingkat kompleksitas pusat aktivitas yang tinggi atau lebih dikenal dengan istilah *central bussiness district* (CBD). Dalam zona pusat kota ini terdapat berbagai pusat-pusat aktivitas dan pelayanan yang mayoritas bersifat komersial dengan berbagai skala, seperti pusat perkantoran, perindustrian, perbelanjaan, pendidikan, kesehatan dan juga pusat hiburan. Akan tetapi, ketidak-seimbangan tata ruang dan pembangunan kota yang pesat di berbagai sudut zona kota menciptakan hubungan negatif antara kompleksitas sarana prasarana transportasi dengan kompleksitas pusat aktivitas dalam wujud kerugian transportasi perkotaan.

Kerugian transportasi perkotaan diawali dari penurunan daya dukung dari angkutan umum dalam mengakomodasi kebutuhan mobilitas penduduk, terutama menuju zona pusat kota. Penurunan daya dukung angkutan umum perkotaan ini dapat dari segi jumlah dan kapasitas armada, kecepatan dan ketepatan waktu serta keamanan dan kenyamanan angkutan umum. Penurunan dari angkutan umum ini secara langsung akan membentuk suatu siklus sistem transportasi perkotaan yang tidak berkelanjutan. Sistem transportasi ini mencakup 3 aspek utama, yaitu: (1) kendaraan pribadi, (2) kemacetan lalu lintas dan (3) prasarana jalan. Siklus ini memperlihatkan bahwa penurunan daya dukung angkutan umum perkotaan mengakibatkan penambahan jumlah kendaraan bermotor pribadi, baik kendaraan roda dua (sepeda motor) maupun roda empat (mobil). Penambahan dari jumlah kendaraan bermotor pribadi tersebut kemudian menekan, dan bahkan melampaui kapasitas jalan sehingga menimbulkan berbagai masalah transportasi kota.

Kemacetan lalu lintas merupakan masalah transportasi kota utama yang diakibatkan dari jumlah kendaraan yang melampaui daya dukung jalan. Kemacetan lalu lintas adalah suatu kondisi lalu lintas dengan melambatnya pergerakan sebagai akibat konsentrasi kendaraan yang melebihi daya dukung jalan (Salim, 1985). Berdasarkan definisi tersebut, maka kemacetan lalu lintas ini akan memperlambat pergerakan dan aktivitas masyarakat.

Menurut Buis (2009) penambahan atau pembangunan jalan baru secara langsung akan menambah jumlah kendaraan bermotor pribadi, dan secara tidak langsung akan memberikan insentif bagi pengguna jalan untuk menggunakan kendaraan bermotor pribadi. Sehingga dalam jangka waktu yang tidak lama, jumlah kendaraan bermotor pribadi tersebut akan kembali menekan dan melampaui daya dukung pada jalan yang baru, dan akan kembali menimbulkan berbagai masalah transportasi perkotaan dengan skala yang cenderung lebih besar. Hubungan antara penurunan angkutan umum dan kerugian transportasi perkotaan seperti terlihat pada gambar 1.



Gambar 1. Penurunan Angkutan Umum dan Kerugian Transportasi Perkotaan

Gambar 1 memperlihatkan bahwa penurunan angkutan umum perkotaan adalah awal dari siklus sistem transportasi yang tidak berkelanjutan yang meliputi penambahan jumlah kendaraan bermotor pribadi, penambahan masalah-masalah transportasi dan penambahan jalan baru. Muara dari penurunan angkutan umum perkotaan adalah kerugian transportasi perkotaan.

Kerugian transportasi perkotaan sebagai muara dari penurunan angkutan umum dapat ditinjau dari dimensi demografis, dimensi spasial dan dimensi manajemen sebagai berikut.

1. Dimensi demografis (kependudukan)

Kerugian dalam dimensi demografis ini berkaitan dengan karakteristik sosio-ekonomi penduduk perkotaan yang meliputi penurunan kemampuan golongan penduduk usia tua, anak-anak sekolah, perempuan, kelompok berpenghasilan rendah dan etnis-etnis minoritas dalam memenuhi kebutuhan transportasi.

2. Dimensi spasial (keruangan)

Kerugian dalam dimensi spasial ini berkaitan dengan pembangunan perkotaan yang meliputi pemadatan perkotaan, alih fungsi guna lahan kota, kekurangan lahan parkir dan juga aksesibilitas yang rendah menuju pusat kota atau pusat pelayanan.

3. Dimensi manajemen (pengelolaan)

Kerugian dalam dimensi servis ini berkaitan dengan karakteristik pelayanan sarana prasarana transportasi yang meliputi penurunan tingkat keamanan dan kenyamanan penumpang dan peningkatan konflik persaingan antar-operator moda transportasi angkutan umum

B. Karakteristik Mobilitas Perkotaan

Pergerakan terjadi karena orang melakukan aktivitas di tempat yang berbeda dengan daerah tempat mereka tinggal (Tamin, 2000). Konsep paling mendasar yang menjelaskan tipe pergerakan selalu dikaitkan dengan pola sebaran spasial pusat aktivitas. Pola sebaran spasial pusat aktivitas sangat berperan dalam menentukan tipe-tipe pergerakan penduduk, baik sentripetal dan sentrifugal. Pada lokasi yang kepadatan penduduknya lebih tinggi daripada kesempatan kerja yang tersedia, terjadi surplus penduduk, dan harus melakukan gerakan sentripetal, yaitu perjalanan ke pusat kota untuk bekerja.

Kenyataan sederhana ini menentukan dasar tipe perjalanan orang di kota. Pada jam puncak pagi hari akan terjadi arus lalu lintas menuju ke pusat kota, sedangkan jam puncak sore hari dicirikan gerakan sentrifugal oleh arus lalu lintas perjalanan ke luar pusat kota. Dengan demikian, karakteristik mobilitas perkotaan ditinjau dari tipe pergerakan adalah didominasi oleh pergerakan menuju pusat kota pada jam masuk pagi hari dan meninggalkan pusat kota pada jam keluar siang atau sore hari.

Maksud pergerakan penduduk merupakan sesuatu atau beberapa hal yang mengakibatkan terjadinya pergerakan penduduk dari satu tempat ke tempat lain. Pengelompokan dari maksud pergerakan penduduk tersebut seperti yang terlihat pada tabel 2.

Berdasarkan tabel 2 maksud dari pergerakan penduduk tersebut dapat dikelompokkan sesuai dengan karakter dasarnya, yaitu yang berkaitan dengan aktivitas ekonomi, sosial, pendidikan, rekreasi dan hiburan serta aktivitas kebudayaan. Apabila ditinjau lebih jauh akan dijumpai kenyataan bahwa sebagian besar karakteristik mobilitas penduduk perkotaan adalah berbasis tempat tinggal, artinya mereka memulai perjalanan dari rumah tempat tinggal menuju suatu pusat aktivitas di zona kota tertentu, dan mengakhiri perjalanan mereka menuju ke rumah tempat tinggal.

Secara empiris mobilitas penduduk perkotaan sebagian besar di dominasi oleh pengguna jalan dengan menggunakan kendaraan bermotor pribadi, dan hanya sebagian kecil yang merupakan penumpang angkutan umum, dan sisanya adalah pejalan kaki atau dengan bersepeda. Kenyataan ini mengakibatkan inefisiensi dari mobilitas perkotaan, terutama pada tipe pergerakan menuju pusat kota dan dengan maksud ekonomi.

Tabel 2. Klasifikasi Pergerakan Berdasarkan Maksud Pergerakan Penduduk

No	Aktivitas	Klasifikasi perjalanan	Keterangan
(1)	(2)	(3)	(4)
1	Ekonomi mencari nafkah, mendapatkan barang dan jasa	1. Ke dan dari tempat kerja 2. Ke dan dari toko, dan keluar untuk keperluan pribadi	Perjalanan yang berkaitan dengan berdagang, berbelanja dan mengangkut barang
2	Sosial menciptakan, menjaga hubungan pribadi	1. Ke dan dari rumah teman 2. Ke dan dari rumah teman 3. Ke dan dari tempat pertemuan bukan rumah	Perjalanan yang berkaitan dengan pekerja atau pelajar yang melakukan perjalanan pulang atau mengantar anak pulang ke rumah
3	Pendidikan	1. Ke dan dari sekolah, kampus dan lain-lain	Hal ini terjadi pada sebagian besar penduduk yang berusia 5-22 tahun.
4	Rekreasi dan Hiburan	1. Ke dan dari tempat rekreasi dan Olahraga	Mengunjungi restoran, taman hiburan dan lapangan atau gedung olah raga
5	Kebudayaan	1. Ke dan dari tempat ibadah	Perjalanan kebudayaan

Sumber: LPM-ITB, 1996-1997^{ac} (dalam Tamin, 2000)

Inefisiensi mobilitas penduduk perkotaan sebagai muara dari penurunan angkutan umum dapat ditinjau dari: (1) dimensi lingkungan meliputi peningkatan polusi udara dan suara, penurunan kualitas lingkungan kota serta pengurangan ruang terbuka atau publik kota, (2) dimensi sosial meliputi penurunan kesehatan penduduk kota dan peningkatan angka kecelakaan lalu lintas dan (3) dimensi jasa meliputi peningkatan waktu dan biaya perjalanan.

C. Orientasi Revitalisasi Moda Transportasi Angkutan Umum Perkotaan

Penurunan daya dukung angkutan umum membawa implikasi negatif yang besar terhadap transportasi dan mobilitas perkotaan. Kerugian transportasi dan inefisiensi mobilitas penduduk perkotaan adalah bencana perkotaan yang diawali dari kerentanan angkutan umum. Maka dari itu, upaya preventif terhadap dampak bencana yang lebih jauh, dan sekaligus upaya kuratif untuk menciptakan sistem transportasi perkotaan yang berkelanjutan adalah dengan merevitalisasi peranan moda transportasi angkutan umum. Secara garis besar peranan moda transportasi angkutan umum perkotaan dapat dikategori ke dalam 4 fungsi utama berikut.

1. Sebagai ruang publik

Angkutan umum adalah suatu ruang yang dapat dimanfaatkan oleh seluruh lapisan penduduk kota untuk melaksanakan berbagai aktivitas.

2. Sebagai pelayanan publik

Angkutan umum adalah sarana yang dapat memfasilitasi berbagai kebutuhan mobilitas dari seluruh lapisan penduduk kota.

3. Sebagai pendukung efisiensi kota

Angkutan umum adalah sarana yang dapat memperlancar arus distribusi, baik manusia, barang, jasa maupun informasi secara berdaya guna dari dan menuju ke suatu zona kota.

4. Sebagai pendukung perkembangan kota

Angkutan umum adalah sarana yang dapat mempermudah aksesibilitas dalam berbagai aktivitas penduduk kota, dan secara tidak langsung akan mendorong kemajuan pembangunan kota.

Berdasarkan peranan dari moda transportasi angkutan umum perkotaan tersebut dapat dipandang bahwa angkutan umum merupakan komponen esensial dalam menciptakan sistem transportasi yang berkelanjutan. Sistem transportasi yang berkelanjutan adalah sistem transportasi yang dapat mengakomodasikan aksesibilitas dan mobilitas penduduk semaksimal mungkin dengan dampak negatif yang seminimal mungkin. Sistem transportasi yang berkelanjutan menyangkut 3 komponen penting, yaitu komponen aksesibilitas, kesetaraan dan komponen dampak lingkungan.

Dalam sistem transportasi yang berkelanjutan, aksesibilitas diupayakan dengan perencanaan jaringan transportasi dan keragaman alat

angkutan dengan tingkat integrasi yang tinggi antara satu sama lain, sehingga dapat meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan energi dan mengurangi jumlah kendaraan bermotor yang tidak terkendali.

Kesetaraan diupayakan melalui penyelenggaraan transportasi yang terjangkau bagi seluruh lapisan masyarakat, menjunjung tinggi persaingan bisnis yang sehat dan pembagian penggunaan ruang dan pemanfaatan infrastruktur secara adil dan merata, sehingga dapat mengakomodasi kebutuhan mobilitas dari penduduk kota yang miskin, penyandang cacat dan warga manula. Pengurangan dampak lingkungan negatif diupayakan melalui penggunaan energi ramah lingkungan, dengan moda transportasi yang paling sedikit menimbulkan polusi dan yang memprioritaskan keselamatan berlalu lintas. Ketiga komponen dalam sistem transportasi berkelanjutan tersebut menjadi sangat penting sejalan dengan pertambahan jumlah penduduk, kebutuhan dan aktivitas penduduk perkotaan.

Sistem transportasi yang berkelanjutan lebih mudah terwujud pada sistem transportasi yang berbasis pada penggunaan moda transportasi angkutan umum daripada dengan sistem transportasi yang berbasis pada penggunaan kendaraan bermotor pribadi. Maka dari itu, revitalisasi moda transportasi angkutan umum merupakan langkah strategis yang dipandang relevan untuk mewujudkan sistem transportasi yang berkelanjutan, yang lebih disesuaikan dengan kebutuhan mobilitas penduduk perkotaan.

Paradigma revitalisasi dari moda transportasi angkutan umum yang sesuai dengan kebutuhan mobilitas penduduk harus berorientasi pada mobilitas manusia (*human mobility*), dan bukan berorientasi mobilitas kendaraan (*car mobility*). *Human mobility* menekankan pada kemudahan pergerakan manusia, sedangkan *car mobility* menekankan pada penyediaan dan kemudahan fasilitas pendukung terhadap aksesibilitas kendaraan bermotor. Revitalisasi angkutan umum dengan paradigma *human mobility* memiliki *demand* dan *supply* yang mengkhusus. Yang termasuk *demand* adalah pertambahan dan

sebaran jumlah penduduk serta keberadaan dan sebaran pusat aktivitas pada suatu wilayah perkotaan, sedangkan yang menjadi *supply* adalah jenis, kapasitas, fasilitas dan biaya transportasi.

Pendekatan yang digunakan sebagai landasan formal dalam revitalisasi angkutan umum berorientasi *human mobility* meliputi pendekatan keruangan, pendekatan kewaktuan dan pendekatan kewilayahan yang saling berkaitan satu sama lain. Adapun eksplanasi dari ketiga pendekatan dalam revitalisasi angkutan umum adalah sebagai berikut.

1. Pendekatan keruangan

Pendekatan keruangan merupakan landasan yang digunakan dalam analisis konteks keruangan yang berkaitan dengan isi dan dimensi dari pusat aktivitas perkotaan. Konteks keruangan dari keberadaan pusat aktivitas ini senantiasa berinteraksi dengan manusia. Hasil dari interaksi tersebut akan memunculkan suatu pergerakan. Konteks keruangan ini memberikan arahan terhadap tempat tujuan pergerakan angkutan umum yang terfokus pada suatu pusat aktivitas perkotaan. Konteks keruangan dari angkutan umum perkotaan seperti terlihat pada tabel 3.

2. Pendekatan kewaktuan

Pendekatan kewaktuan merupakan landasan yang digunakan dalam analisis konteks waktu perjalanan yang berkaitan dengan jam buka dan jam tutup dari pusat aktivitas perkotaan. Konteks waktu perjalanan akan memberikan suatu batasan waktu pergerakan moda transportasi angkutan umum perkotaan dari suatu lokasi menuju ke lokasi lain. Konteks kewaktuan dari angkutan umum perkotaan seperti terlihat pada tabel 4.

3. Pendekatan kewilayahan

Pendekatan kewilayahan merupakan landasan yang digunakan dalam analisis konteks rute perjalanan yang berkaitan dengan asal dan tujuan perjalanan dari tempat tinggal menuju ke suatu pusat aktivitas perkotaan. Konteks rute perjalanan akan

memberikan batasan wilayah pergerakan moda transportasi angkutan umum

perkotaan dari suatu zona kota menuju ke zona kota lain seperti terlihat pada gambar 3.

Tabel 3. Konteks Keruangan Transportasi Angkutan Umum Perkotaan

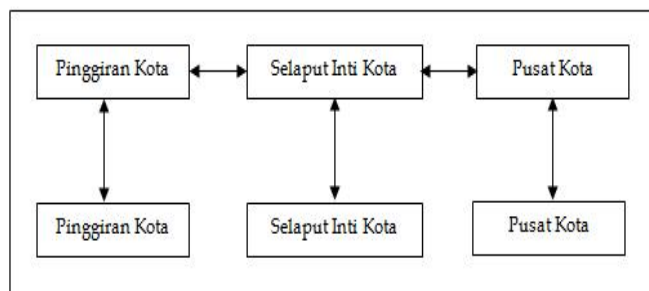
No	Pusat Aktivitas Perkotaan	Konten (Isi)	Dimensi
(1)	(2)	(3)	(4)
1	Perkantoran	Penduduk golongan usia kerja	Berkaitan dengan pekerjaan instansional
2	Perbelanjaan	Penduduk golongan usia yang bervariasi sesuai kebutuhan hidup	Berkaitan dengan kegiatan pemenuhan kebutuhan hidup
3	Pendidikan	Penduduk golongan usia pelajar tingkat sekolah dan universitas	Berkaitan dengan kegiatan belajar dan pembelajaran
4	Kesehatan	Penduduk golongan usia yang bervariasi sesuai kebutuhan penanganan	Berkaitan dengan kegiatan perawatan dan penyembuhan
5	Olahraga	Penduduk golongan usia yang bervariasi sesuai keterampilan dan hobi	Berkaitan dengan kegiatan pembentukan jasmani
6	Rekreasi dan Hiburan	Penduduk golongan usia yang bervariasi sesuai minat objek wisata	Berkaitan dengan kegiatan relaksasi dan penyegaran
7	Keagamaan	Penduduk golongan usia yang bervariasi sesuai keyakinan	Berkaitan dengan kegiatan pembentukan rohani

Sumber: LPM-ITB, 1996-1997ac (dalam Tamin, 2000)

Tabel 4. Konteks Kewaktuan Transportasi Angkutan Umum Perkotaan

No	Pusat Aktivitas Perkotaan	Jam Buka/Masuk	Jam Tutup/Keluar
(1)	(2)	(3)	(4)
1	Perkantoran	07.00 – 08.00	14.00 – 16.00
2	Perindustrian	07.00 – 08.00	14.00 – 16.00
3	Perbelanjaan	09.00 – 10.00	21.00 – 22.00
4	Pendidikan:		
	SD	07.00 – 07.30	12.30 – 13.00
	SMP – SMA	07.00 – 07.30	13.30 – 14.00
5	Kesehatan	24 jam	-
6	Olahraga	09.00 – 10.00	21.00 – 22.00
7	Rekreasi dan Hiburan	09.00 – 10.00	21.00 – 22.00
8	Keagamaan	24 jam	-

Sumber: LPM-ITB, 1996-1997ac (dalam Tamin, 2000)



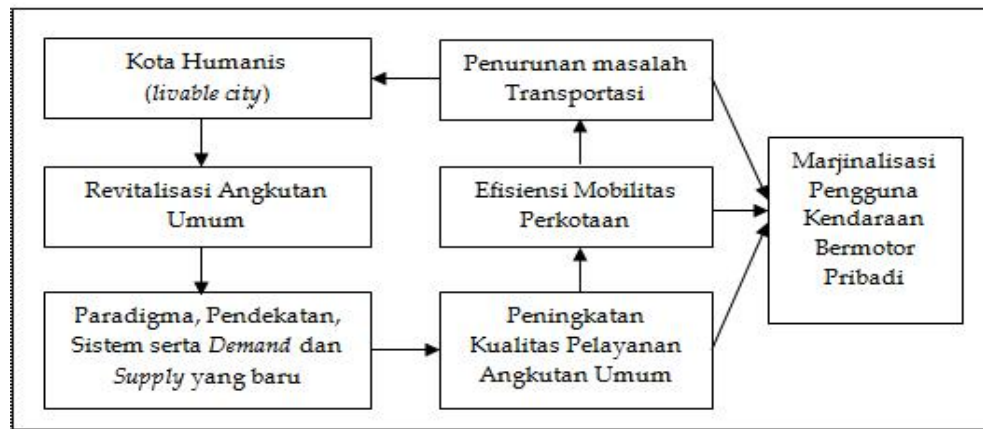
Gambar 3. Konteks Kewilayahan Transportasi Angkutan Umum Perkotaan

Gambar 3 memperlihatkan bahwa terdapat 5 rute transportasi angkutan umum yang terdiri dari 3 rute perjalanan yang menghubungkan lokasi-lokasi yang masih terdapat dalam satu zona kota yang sama, dan 2 rute perjalanan yang menghubungkan zona-zona kota yang berbeda, baik dari zona pinggiran kota (yang didominasi lahan pertanian) ke zona selaput inti kota (yang didominasi permukiman) maupun dari zona selaput inti kota ke zona pusat kota (yang didominasi pusat aktivitas komersial) pada

jam masuk, dan rute perjalanan sebaliknya pada jam keluar.

Integrasi dari ketiga pendekatan ini dalam revitalisasi moda transportasi angkutan umum secara operasional dengan menggunakan sistem antar-jemput, yaitu memulai perjalanan dari rumah tempat tinggal menuju pusat aktivitas, dan mengakhiri perjalanan kembali menuju rumah tempat tinggal. Kerangka kerja sistem antar-jemput ini senantiasa dengan tetap mempertimbangkan keseimbangan antara *demand* (faktor karakteristik penumpang, seperti

maksud perjalanan penumpang, golongan usia dan jumlah penumpang) dan *supply* (faktor kenyamanan, seperti jenis, kapasitas, fasilitas dan biaya transportasi angkutan umum). Keempat pilar orientasi baru dalam revitalisasi moda transportasi angkutan umum, yaitu paradigma, pendekatan, sistem serta keseimbangan *demand* dan *supply* secara teoritis akan menciptakan suatu sistem transportasi perkotaan yang berkelanjutan, dan juga mendukung perkembangan kota yang humanis. Kerangka teoritis tersebut seperti terlihat pada gambar 4.



Gambar 4. Model Orientasi Baru Revitalisasi Angkutan Umum Perkotaan

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil dari pembahasan yang telah dikemukakan pada bagian sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa transportasi perkotaan merupakan bagian integral dari mobilitas penduduk perkotaan yang memiliki karakteristik utama meliputi kompleksitas sarana prasarana transportasi dan kompleksitas pusat aktivitas perkotaan. Penurunan daya dukung angkutan umum dalam melayani kedua kompleksitas ini mengindikasikan adanya kerugian transportasi perkotaan ditinjau dari dimensi demografis, spasial dan dimensi manajemen. Di sisi lain, mobilitas perkotaan merupakan pergerakan penduduk dari satu tempat ke tempat lain sebagai wujud interaksi keruangan antarwilayah yang memiliki karakteristik utama meliputi tipe dan maksud pergerakan. Penurunan daya dukung angkutan umum dalam melayani kedua pergerakan penduduk ini mengindikasikan adanya

inefisiensi mobilitas perkotaan ditinjau dari dimensi lingkungan, sosial dan dimensi jasa.

Wujud komprehensif dari orientasi baru dalam revitalisasi moda transportasi angkutan umum perkotaan adalah dengan menggunakan paradigma *human mobility*, dengan pendekatan keruangan, kewaktuan dan kewilayahan melalui sistem antar-jemput serta dengan mempertimbangkan keseimbangan *demand* (faktor karakteristik penumpang) dan *supply* (faktor kenyamanan) transportasi angkutan umum perkotaan. Orientasi baru tersebut mengindikasikan suatu sistem transportasi perkotaan yang berkelanjutan.

SARAN

Penurunan daya dukung angkutan umum perkotaan mengindikasikan dampak negatif dalam wujud kerugian transportasi dan inefisiensi mobilitas penduduk perkotaan. Agar dampak negatif tersebut tidak bertambah besar

dan luas, maka direkomendasikan untuk merevitalisasi moda transportasi angkutan umum dengan orientasi baru yang menekankan pada *human mobility* dengan mempertimbangkan eksistensi dari pusat aktivitas perkotaan, waktu dan rute perjalanan melalui sistem antar-jemput, serta kesesuaian karakteristik penumpang dan karakteristik pelayanan moda transportasi angkutan umum perkotaan.

Orientasi baru dalam revitalisasi angkutan umum ini merupakan kerangka dasar sebagai landasan teoritis menuju sistem transportasi perkotaan yang berkelanjutan dan pembangunan kota yang humanis. Realisasi dari orientasi ini membutuhkan sinergi dan integrasi dari berbagai *stake-holders* di bidang transportasi dan tata ruang kota. Dalam bidang transportasi dibutuhkan keterlibatan instansi terkait untuk memetakan: (1) sistem, kapasitas dan kondisi jaringan jalan, (2) arus dan kepadatan lalu lintas dan (3) ketersediaan jenis armada, kapasitas dan fasilitas moda transportasi angkutan umum perkotaan. Dalam bidang tata ruang perkotaan dibutuhkan keterlibatan instansi terkait untuk memetakan: (1) zonasi ruang kota yang meliputi zona pinggiran kota, selaput inti dan zona pusat kota, (2) wilayah pusat aktivitas perkotaan, (3) permukiman penduduk perkotaan, baik permukiman pribadi maupun permukiman umum serta jarak dan waktu tempuh perjalanan menuju pusat aktivitas perkotaan. Tulisan ini memberikan pemahaman kepada pengguna jalan, penduduk perkotaan dan pemerintah daerah maupun kota untuk memahami bahwa moda transportasi angkutan umum dapat menjadi pilihan utama dalam mengakomodasi berbagai kebutuhan mobilitas penduduk secara efektif dan efisien. Pemahaman ini diperlukan sebagai landasan berpijak di dalam membangun kerangka pikir dan perumusan kebijakan sistem transportasi perkotaan yang berkelanjutan khususnya, dan pembangunan kota yang humanis pada umumnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Buis, J, 2009. *A new Paradigm for Urban Transport Planning: Cycling Inclusive Planning. Paper at the Pre-event Training Workshop on Non-Motorized Transport in Urban Areas, 4th Regional EST Forum in Asia*, 23 February 2009, Seoul, Republic of Korea.
- Drakakis, D. dan Smith, 1980. *Urbanisation, Housing and the Development Process*, New York: St. Martin's Press.
- Hurst and Eliot, M.E, 1974. *Transportation Geography: Comments and Readings*, New York: McGraw-Hill Book Company.
- Morlock, E.K, 1988. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Jakarta: Erlangga.
- Salim, A, 2012. *Manajemen Transportasi*, Jakarta: Rajawali Press.
- Salim, E, 1985. *Pendidikan Arsitektur Lanskap dalam Menunjang Pembangunan*, Jakarta: FATIL USAKTI.
- Sukarto, H. 2006. *Pemilihan Model Transportasi Di Dki Jakarta Dengan Analisis Kebijakan "Proses Hirarki Analitik"*. Jurnal Teknik Sipil, Vol. 3, No. 1, Januari 2006: 25-36.
- Susantoro, B. dan Parikesit, D. 2004. "1-2-3 Langkah: Langkah Kecil yang Kita Lakukan Menuju Transportasi yang Berkelanjutan,". Majalah Transportasi Indonesia, Vol. 1, 2004:89-95.
- Taaffe, E.J; Gauthier, H.L; O'Kelly, M.E, 1996. *Geography of Transportation: Second Edition*. New Jersey: Prentice Hall.
- Tamin, O.Z, 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi: Edisi Kedua*, Bandung: Penerbit ITB.
- Warpani, S, 1990. *Merencanakan Sistem Pengangkutan*, Bandung: ITB.
- Yunus, H.S, 2005. *Manajemen Kota: Perspektif Spasial*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- <http://nasional.kompas.com/read/2012/08/23/21232065/> Hampir. 54. Persen. Penduduk. Indonesia.Tinggal. di. Kota diakses pada 8 Agustus 2013.
- <http://otomotif.kompas.com/read/2013/02/26/6819/94.2.juta.Mobil.dan.Sepeda.Motor.Berseliweran.di.Jalanan.Indonesia> diakses pada 8 Agustus 2013.
- <http://news.detik.com/read/2013/06/13/110139/2272178/103/punahnya-angkutan-umum-di-indonesia> diakses pada 8 Agustus 2013.